



Tilburg University

Ontwikkelingen in het EU-recht

de Vries-Stotijn, Anne

Published in:

Tijdschrift voor consumentenrecht & handelspraktijken

Publication date:

2017

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

Citation for published version (APA):

de Vries-Stotijn, A. (2017). Ontwikkelingen in het EU-recht: Uber een vervoersaanbieder. *Tijdschrift voor consumentenrecht & handelspraktijken*, 2017(4), 174-177.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Ontwikkelingen in het EU-recht: Uber een vervoersaanbieder?

In twee recente zaken voor het Hof van Justitie concludeert A-G Szpunar dat taxi-applicatie Uber kwalificeert als aanbieder van vervoersdiensten. Dit in weerwil van Ubers standpunt dat het niet meer is dan een digitaal platform of applicatie. In 'De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?' (*TvC* 2016, afl. 3, p. 99-106) werd al besproken dat Uber mogelijk een vervoersaanbieder is en niet louter een elektronisch prikbord of bemiddelaar. Deze bijdrage bevat een kritische bespreking van de recente ontwikkelingen op dit gebied, die mogelijk ook relevantie hebben voor de kwalificatie van andere onlineplatforms.

1. Introductie

Er is inmiddels aardig wat geschreven over Uber, de populaire maar ook omstreden taxi-app die reizigers linkt aan taxichauffeurs. Met name UberPop, waarbij klanten gelinkt worden aan particuliere, niet-professionele, chauffeurs, roept veel weerstand op, maar er is ook discussie over de contractuele en arbeidsrechtelijke kwalificatie van Uber.¹ In *Asociación Profesional Élite Taxi/Uber* – een nu al spraakmakende zaak die aanhangig is bij het Hof van Justitie van de Europese Unie – speelt de vraag of Uber kwalificeert als aanbieder van vervoersdiensten.² Op 11 mei 2017 verscheen de conclusie van advocaat-generaal Szpunar in deze zaak. Na een grondige analyse komt hij tot de conclusie dat Uber fungeert als aanbieder van taxidiensten en dus niet, zoals Uber zichzelf graag bestempelt, louter als digitaal bemiddelingsplatform.³ Op 4 juli 2017 heeft A-G Szpunar deze conclusie nog eens herhaald in *Uber/France SAS*, een tweede zaak die momenteel tegen Uber aanhangig is.⁴ In deze zaak verwijst de A-G hoofdzakelijk naar zijn overwegingen in *Asociación Profesional Élite Taxi/Uber*.⁵ Deze bijdrage richt zich daarom voornamelijk op die laatste, met incidenteel verwijzingen naar *Uber/France SAS* daar waar dit aanvullende inzichten biedt. Hierna zal worden ingegaan op deze recente ontwikkelingen in het EU-recht. In de literatuur wordt al een tijd geschreven over de privaatrechtelijke kwalificatie van Uber en soortgelijke platforms.⁶ Moeten zij gekwalificeerd worden als tussenpersoon of als aanbieder van de diensten of producten die op het platform worden aange-

boden? Op dat punt bestaat vooralsnog onduidelijkheid. Mocht het Hof van Justitie A-G Szpunar in zijn redenering volgen, dan kan dit grote implicaties hebben voor de verbintenisrechtelijke kwalificatie van Uber en soortgelijke platforms.

2. De feiten in *Profesional Élite Taxi*

In *Asociación Profesional Élite Taxi/Uber* is aan de orde of Uber zich schuldig maakt aan oneerlijke concurrentie door te werken met UberPop-chauffeurs zonder (Spaanse) taxivergunning en door zelf ook niet te voldoen aan de vergunningsvereisten.⁷ Uber verweert zich met een beroep op het vrije verkeer van diensten zoals neergelegd in de Dienstenrichtlijn (2006/123/EG), die slechts onder strikte voorwaarden nationale vergunningsstelsels toestaat.⁸ Volgens de *Asociación Profesional Élite Taxi*, een beroepsvereniging van taxichauffeurs in Barcelona, kan Uber zich niet op deze richtlijn beroepen omdat aanbieders van vervoersdiensten, waaronder taxi's, hier-

* Promovenda en docent bij het Departement Privaatrecht, Tilburg University

1. C. van Dam, 'Over Uber en de financiële risico's van de moderne snorder', *VR* 2014/136, afl. 9, p. 330-334; EuCML Reports, 'UBER – A pan-European regulatory challenge', *EuCML* 2015, afl. 1-4; M. Westerveld, 'Het CBB en "Der digitale Taxi-Krieg"', *NJ* 2015/595, afl. 12, p. 758-760; R. Koolhoven, 'Kwalificatie en rechtspluralisme in de "deeleconomie"', *MvV* 2015, afl. 6, p. 192-193; W. van Noort, 'Uber stopt met UberPop in Nederland', *NRC Handelsblad* (online) 18 november 2015; A. de Vries-Stotijn, 'De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?', *TvC* 2016, afl. 3, p. 99-106; M.S. Houwerzijl, 'Arbeid en arbeidsrecht in de digitale platformsamenleving: een verkenning', *TRA* 2017, afl. 2, p. 3-8.
2. C-434/15. Zie ook het verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door de Juzgado Mercantil no 3 de Barcelona (Spanje) op 7 augustus 2015, C-434/15 (*Asociación Profesional Élite Taxi/Uber Systems Spain S.L.*), *PbEU* 2015, C 363, p. 21-22.
3. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364.
4. Concl. A-G M. Szpunar van 4 juli 2017 in C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511.
5. Concl. A-G M. Szpunar van 4 juli 2017 in C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, punt 14-17.
6. M. Jull Sørensen, 'Private law perspectives on platform services: Uber – a business model in search of a new contractual legal frame?', *EuCML* 2016, afl. 1, p. 15-19; E. Terryn, 'The sharing economy in Belgium – a case for regulation?', *EuCML* 2016, afl. 1, p. 45-51; C. Wendehorst, 'Platform Intermediary Services and Duties under the E-Commerce Directive and the Consumer Rights Directive', *EuCML* 2016, afl. 1, p. 30-33; A. de Vries-Stotijn, 'De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?', *TvC* 2016, afl. 3, p. 99-106; M.S. Houwerzijl, 'Arbeid en arbeidsrecht in de digitale platformsamenleving: een verkenning', *TRA* 2017, afl. 2, p. 3-8.
7. Voor een gedetailleerder overzicht van de procedure, zie concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 16-19.
8. Art. 9 Richtlijn 2006/123/EG.

van zijn uitgezonderd.⁹ Uber stelt zich echter op het standpunt dat zij slechts opereert als een ‘intelligent telephone and technological platform’ en ‘interface and software application’.¹⁰ Dit zou, aldus Uber, meebrengen dat zij een dienst van de informatiemaatschappij (zoals hierna in paragraaf 3 gedefinieerd) levert, zodat zij wel onder het bereik van de Dienstenrichtlijn valt.

Vier prejudiciële vragen staan centraal in *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber*. Twee daarvan zijn minder relevant voor het contractenrecht en zien op de vraag of de Spaanse vergunningsvereisten de vrijheid van diensten en vestiging belemmeren. De andere twee vragen kunnen als volgt worden samengevat: is Uber een aanbieder van vervoersdiensten, dan wel louter een elektronische bemiddelingsdienst of dienst van de informatiemaatschappij waaraan (in beginsel) ingevolge de Dienstenrichtlijn (2006/123/EG) geen nationale vergunningseisen mogen worden gesteld?

3. Overwegingen van de A-G

Allereerst gaat A-G Szpunar uitgebreid in op het begrip ‘diensten van de informatiemaatschappij’. Een dienst van de informatiemaatschappij is een dienst die tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten wordt verricht.¹¹ De crux zit hem in de term ‘langs elektronische weg’. De A-G overweegt dat het boeken van de taxi via elektronische weg verloopt, maar dat de vervoersovereenkomst zelf uiteraard niet via elektronische weg wordt uitgevoerd.¹² Dergelijke gemengde diensten met elektronische en niet-elektronische elementen kwalificeren volgens de A-G als dienst van een informatiemaatschappij indien de niet-elektronische prestatie ondergeschikt is aan de elektronische prestatie.¹³ Daarnaast zijn er gevallen, zoals de verkoop via een onlineplatform, waarbij de online-activiteit (het bemiddelen) autonoom is van de offline-activiteit (het uitvoeren van de dienst). Dan is de elektronische dienst economisch onafhankelijk van de niet-elektronische dienst en kan deze gekwalificeerd worden als dienst van de informatiemaatschappij.¹⁴ Gedacht kan worden aan websites waar een hotel of vliegticket geboekt kan worden. Van een dergelijke onafhankelijke offlinedienst is volgens de A-G echter geen sprake

als een en dezelfde dienstverlener zowel de online- als de offlinedienst verricht of als: ‘hij een zodanig beslissende invloed uitoefent op de voorwaarden voor de prestatie van laatstgenoemde dienst [de offlinedienst, AdV] dat deze twee diensten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn’. In dat geval is er slechts sprake van een dienst van de informatiemaatschappij mits het hoofdbestanddeel langs elektronische weg wordt uitgevoerd.¹⁵ Bij online-verkoop van zaken is dat volgens de A-G in de regel zo, omdat de levering van de zaak slechts een uitvoering is van een verder volledig online gesloten overeenkomst.¹⁶ Het is dus van wezenlijk belang of de verschillende componenten van Ubers dienstverlening – het boeken van de taxidienst enerzijds, en het uitvoeren daarvan anderzijds – als één geheel moeten worden beschouwd.¹⁷ Daarbij speelt de kwalificatie van Uber, aldus de A-G, een grote rol: ‘Wat is Uber? Is het een vervoersbedrijf, en wel gewoon een taxibedrijf? Of is het alleen een elektronisch platform voor het vinden, reserveren en betalen van een door derden verrichte vervoersdienst?’¹⁸

Om de rol en status van Uber te bepalen, kijkt de A-G vervolgens uitvoerig naar Ubers werkwijze.¹⁹ Zijn conclusie luidt dat Uber controle uitoefent op alle relevante aspecten van de vervoersdienst.²⁰ Uber bepaalt de ritprij, de algemene voorwaarden, stelt veiligheidseisen, stimuleert chauffeurs om op tijdstippen en plaatsen met grote vraag te werken, beïnvloedt het gedrag van chauffeurs door het hanteren van een beoordelingssysteem en kan chauffeurs (bijvoorbeeld bij slechte beoordelingen) uitsluiten van het platform.²¹ Een dergelijke controle is, zo suggereert de A-G, mogelijk zelfs effectiever dan de controle van een werkgever over een werknemer.²² Daaraan voegt hij wel meteen toe dat dit niet per definitie meebrengt dat Uber als werkgever kwalificeert. Het is bijvoorbeeld ook mogelijk dat Uber werkt via zelfstandigen die onder meer zelf zorgen voor hun (taxi)auto.²³ Kortom, Uber levert economisch gezien, aldus de A-G, één vervoersprestatie die bestaat uit een boekingsapplicatie en een vervoersdienst.²⁴ Daardoor is Uber niet vergelijkbaar met een bemiddelingsplatform waar een hotel of vliegticket geboekt kan worden. De aanbieders op dergelijke platforms zijn onafhankelijk van het platform en bepalen bijvoorbeeld zelf de prijs en leveringsvoorwaarden. Klanten kunnen ook zelf kiezen met welke aanbieder

9. Art. 2 lid 2 sub d Richtlijn 2006/123/EG. Zie ook de preambule, overweging 21, waar wordt vermeld dat vervoersdiensten, met inbegrip van stadsvervoer en taxi's, zijn uitgesloten van de werkingssfeer van de richtlijn. Zie ook art. 91 lid 1 sub b VWEU.

10. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 20.

11. Art. 1 lid 2 Richtlijn 98/34/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG.

12. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 28.

13. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 31.

14. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 33-34.

15. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 35.

16. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 36, met een (twijfelachtige – zie hierna paragraaf 4) verwijzing naar HvJ EG 2 december 2010, C-108/09, ECLI:EU:C:2010:725, r.o. 22 en 28 (*Ker-Optika*). Zie ook overweging 18 van de preambule bij de e-Commerce Richtlijn (2001/31/EG) die regels geeft voor informatiemaatschappijen, waarin expliciet wordt verduidelijkt dat hieronder ook de onlineverkoop van goederen begrepen wordt.

17. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 39.

18. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 41.

19. Hierbij maakt het volgens de A-G overigens niet uit of Uber al dan niet behoort tot de zogeheten deeleconomie waarbij hij nog opmerkt dat Uber überhaupt geen ridesharing-dienst levert omdat ridesharing gericht is op het delen van ritkosten terwijl Uber-chauffeurs gewoon geld willen verdienen (Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 42).

20. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 51.

21. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 44-51.

22. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 52 en 63.

23. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 54-55.

24. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 53.

ze in zee gaan, terwijl dit bij Uber door de app bepaald wordt.²⁵ In *Uber/France SAS* voegt de A-G hier nog aan toe dat Uber ook niet gezien kan worden als een franchiseconstructie. In dat geval zou Uber als franchisegever slechts in een contractuele verhouding staan tot de taxichauffeurs als franchisenemers. De A-G wijst, mijns inziens terecht, op het feit dat een franchisegever geen diensten levert aan de gebruikers van de einddienst. Uber is daarentegen wel rechtstreeks betrokken bij de totstandkoming van de einddienst (de vervoersovereenkomst) en dus geen franchisegever.²⁶

De conclusie is vervolgens weinig verrassend: Uber is niet louter een bemiddelaar, maar geldt volgens de A-G als organisator en uitvoerder van vervoersdiensten.²⁷ Dit brengt mee dat de diensten van Uber niet gelden als diensten van een informatiemaatschappij, tenzij het uitvoeren van de vervoersdienst van ondergeschikt belang is aan de elektronische dienst (de boekingsapplicatie). De A-G verwerpt ook deze mogelijkheid omdat klanten de app slechts voor één doel gebruiken: vervoer van de ene naar de andere plaats. De vervoersdienst is dus de hoofdprestatie.²⁸ Deze redenering is mijns inziens lastig te rijmen met de hierboven genoemde bevinding dat bij onlineverkoop de levering van de zaak slechts een uitvoering is van een verder volledig online gesloten overeenkomst en daarom van ondergeschikt belang.²⁹ Hoewel ik betwijfel of deze redenering over onlineverkoop van zaken juist is (zie hierna paragraaf 4), bevreedt het in ieder geval dat deze redenering niet ook wordt aangehouden bij onlineverkoop van (taxi)diensten.

4. Uber: informatiemaatschappij, vervoersaanbieder of beide?

Anders dan in de conclusie van A-G Szpunar is in de literatuur betoogd dat Uber zonder twijfel een dienst van een informatiemaatschappij levert.³⁰ Dit sluit mijns inziens zeker niet uit dat Uber daarnaast óók kwalificeert als vervoersaanbieder. Ook de e-Commerce Richtlijn (2000/31/EG) lijkt hiervan uit te gaan: 'Diensten van de informatiemaatschappij bestrijken een grote verscheidenheid aan economische activiteiten die online plaatsvinden; die activiteiten kunnen in het bijzonder in de on-lineverkoop van goederen bestaan. Activiteiten zoals de levering van goederen als zodanig of de verstrekking van off-line-

diensten vallen niet onder de richtlijn'³¹ (curs. AdV). Dit brengt mijns inziens mee dat onlineverkoopactiviteiten van zaken én van diensten kwalificeren als diensten van een informatiemaatschappij, terwijl de offline-uitvoering van de gesloten overeenkomsten niet aan deze kwalificatie voldoet.

Deze opvatting sluit niet alleen beter aan bij de e-Commerce Richtlijn, maar ook bij de jurisprudentie van het Hof van Justitie. Zo heeft het HvJ in *L'Oreal/eBay* bepaald dat het beheren van een elektronische marktplaats als eBay evident voldoet aan de definitie van dienst van de informatiemaatschappij.³² Verder bepaalde het Hof in *Ker-Optika* dat onlineverkoopactiviteiten kwalificeren als dienst van de informatiemaatschappij, terwijl de levering van de gekochte zaken niet onder dit begrip valt.³³ Het bevreedt dan ook dat A-G Szpunar juist dit arrest aanhaalt ter staving van de bewering dat Ubers onlineverkoopactiviteit en de uitvoering van de vervoersovereenkomsten als één geheel gezien moeten worden.³⁴ Ten slotte lijkt deze interpretatie evenmin aan te sluiten bij het recente *Vanderborght*-arrest dat slechts enkele dagen voor de A-G's conclusie in *Asociación Profesional Élite Taxi/Uber* gewezen werd. Daarin oordeelde het HvJ dat de website van een tandarts, waarop hij zijn (tandarts)diensten adverteert, als dienst van de informatiemaatschappij bestempeld kan worden.³⁵

In *Uber/France SAS* merkt A-G Szpunar zelf overigens ook op dat de kwalificatie als vervoersdienst niet uitsluit dat de dienst eveneens als dienst van de informatiemaatschappij aangemerkt wordt.³⁶ Het is dan ook opmerkelijk dat de A-G niettemin blijft vasthouden aan zijn eerdere redenering in *Asociación Profesional Élite Taxi/Uber*.³⁷ Als rechtvaardiging daartoe voert de A-G onder meer aan dat de *Vanderborght*-uitspraak niet tot een andere conclusie noopt. De website van de tandarts in die zaak was namelijk gericht op het algemene publiek ter informatieverstrekking en leidde niet rechtstreeks tot het verlenen van tandheelkundige zorg. De Uber-app, daarentegen, richt zich specifiek tot klanten van Uber en strekt ertoe concrete vervoersovereenkomsten tot stand te laten komen. Sterker nog, de Uber-app is de enige weg om gebruik te kunnen maken van die vervoersprestaties. De A-G meent daarom dat de tandartswebsite uit *Vanderborght* een dienst vormt die onafhankelijk is van de tandheelkundige dienst, terwijl de Uber-applicatie wel

25. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 56-60.

26. Concl. A-G M. Szpunar van 4 juli 2017 in C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, punt 22. Zie over deze kwestie ook: M. Jull Sørensen, 'Private law perspectives on platform services: Uber – a business model in search of a new contractual legal frame?', *EuCML* 2016, afl. 1, p. 15-19.

27. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 61.

28. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 63-64.

29. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 36.

30. C. Wendehorst, 'Platform Intermediary Services and Duties under the E-Commerce Directive and the Consumer Rights Directive', *EuCML* 2016, afl. 1, p. 30-33. Zie meer in algemene zin: T.F.E. Tjong Tjin Tai, in: *GS Vermogensrecht*, art. 3:15d BW, aant. 2 (online, bijgewerkt 1 september 2010).

31. Overweging 18 van de preamble. Zie ook art. 2 sub h onder ii dat verduidelijkt dat regels omtrent goederen, de levering van goederen of diensten die niet via elektronische weg verricht worden, buiten het bereik van de richtlijn vallen.

32. HvJ EU 12 juli 2011, C-324/09, ECLI:EU:C:2011:474, r.o. 109.

33. HvJ EU 2 december 2010, C-108/09, ECLI:EU:C:2010:725, r.o. 23-31, onder verwijzing naar art. 2 sub h onder ii e-Commerce Richtlijn (2000/31/EG) (zie hierboven noot 31).

34. Zie concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 36.

35. HvJ EU 4 mei 2017, C-339/15, ECLI:EU:C:2017:335, r.o. 39.

36. Concl. A-G M. Szpunar van 4 juli 2017 in C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, punt 12.

37. Concl. A-G M. Szpunar van 4 juli 2017 in C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, punt 15-17.

één geheel vormt met de vervoersdienst.³⁸ Mijns inziens is deze redenering weinig overtuigend, aangezien de definitie van dienst van de informatiemaatschappij geen onderscheid maakt tussen elektronische diensten die gericht zijn op personen die al klant zijn en elektronische diensten die gericht zijn op het algemeen publiek.³⁹

Ten overvloede bespreekt de A-G toch ook de aanpak waarbij de onlinebemiddelingsdienst gezien wordt als een dienst die losstaat van de vervoersovereenkomst.⁴⁰

In dat geval zijn de bemiddelingsactiviteiten zonder meer diensten van een informatiemaatschappij, maar geldt Uber daarnaast ook als vervoersaanbieder voor wat betreft de vervoersovereenkomst.⁴¹ De A-G meent echter wel dat het loskoppelen van de bemiddelingsactiviteiten van de vervoersovereenkomst gekunsteld en niet doelmatig is. Een bedrijf zou hierdoor namelijk enerzijds onder geharmoniseerde regels vallen voor wat betreft zijn online(verkoop)activiteiten, maar zou niettemin belemmerd kunnen worden door verschillende nationale regels over zijn offline-activiteiten.⁴² Mijns inziens is deze aanpak echter wel degelijk voor de hand liggend omdat het, zoals gezegd, beter past bij de geciteerde bewoording van de e-Commerce Richtlijn en de jurisprudentie van het HvJ. Daar komt bij dat ondernemers er wel degelijk ook baat bij hebben wanneer alleen hun online-activiteiten (het elektronische verkooppunt) onder geharmoniseerde regels vallen. Ware dit anders, dan zou een ondernemer gedwongen kunnen worden om voor iedere lidstaat een apart elektronisch verkooppunt in te richten.

5. Conclusie

Welke weg ook bewandeld wordt, de conclusie van de A-G leidt er in beide gevallen toe dat Uber geldt als aanbieder van een taxidienst. Dat betekent onder meer dat Uber zich niet kan beroepen op de Dienstenrichtlijn (2006/123/EG) die slechts onder strikte voorwaarden nationale vergunningsstelsels toestaat.⁴³ Maar als deze conclusie gevolgd wordt door het Hof van Justitie kunnen de gevolgen veel verder strekken dan het publiekrecht. Het is evident dat het van groot belang is dat klanten op een digitaal platform weten wie hun contractspartij is: het platform of een externe aanbieder? In 2016 schreef ik voor dit tijdschrift een bijdrage over wat de contrac-

tuele status van Uber is: een elektronisch prikbord, een bemiddelaar of een taxidienst?⁴⁴ Deze vraag is van bijzonder belang als de vervoersdienst niet naar behoren wordt uitgevoerd waardoor de passagier schade lijdt. Het zal dan voor de passagier veelal aantrekkelijker zijn om – de economisch draagkrachtige – tussenpersoon aan te spreken dan de chauffeur. In geval van UberPop komt daar nog bij dat de overeenkomst tussen de particuliere UberPop-chauffeur en de passagier mogelijk kwalificeert als een overeenkomst tussen consumenten waarop het consumentenrecht niet van toepassing is. Als men aanneemt dat Uber de vervoersaanbieder is, dan speelt dit probleem niet. Het is dus van groot belang om de status van Uber – tussenpersoon of aanbieder – helder te hebben.

Kortom, hoewel *Asociación Profesional Élite Taxi/Uber* draait om vermeende oneerlijke concurrentie door Uber vanwege schendingen van publiekrechtelijke vergunnings-eisen, is de zaak ook zeer interessant voor het contracten- en consumentenrecht. De Europese Commissie betoogde eerder al dat een platform onder omstandigheden jegens de consument (mede) verantwoordelijk is voor de naleving van het EU-consumentenrecht.⁴⁵ De Commissie merkt verder op dat een grote controle door het platform op de overeenkomsten die via het platform gesloten worden, kan meebrengen dat het platform zelf als aanbieder geldt.⁴⁶ In de conclusie van A-G Szpunar is de controle van Uber over de vervoersovereenkomsten eveneens van doorslaggevend belang.

Als het Hof van Justitie A-G Szpunar in zijn conclusie volgt dan kan dat grote gevolgen hebben voor digitale platforms zoals Uber, bol.com en Airbnb. Het zou een duidelijke indicatie zijn dat digitale platforms zich niet enerzijds intensief kunnen bemoeien met de inhoud en uitvoering van overeenkomsten tussen klanten en aanbieders, terwijl zij anderzijds alle verantwoordelijkheid voor de uitvoering van die overeenkomsten ontkennen.⁴⁷

38. Concl. A-G M. Szpunar van 4 juli 2017 in C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, punt 18-20.

39. Zoals gezegd is een dienst van de informatiemaatschappij een dienst die tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten wordt verricht (art. 1 lid 2 Richtlijn 98/34/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG).

40. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 42.

41. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 74-90.

42. Concl. A-G M. Szpunar van 11 mei 2017 in C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, punt 88 en 31-32.

43. Art. 9 art. 2 lid 2 sub d Richtlijn 2006/123/EG.

44. A. de Vries-Stotijn, 'De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?', *TvC* 2016, afl. 3, p. 99-106.

45. Zie bijvoorbeeld de definitie van handelaar in art. 2 sub 2 Richtlijn Consumentenrechten (2011/83/EU), waar de Commissie de volgende uitleg aan geeft: 'Wanneer een handelaar gebruikmaakt van een onlineforum om zijn producten te verkopen en overeenkomsten met consumenten te sluiten, is de aanbieder van dat platform, voor zover hij optreedt namens of voor rekening van die handelaar, medeverantwoordelijk voor de naleving van de richtlijn' (Europese Commissie, DG Justitie, *Leidraad betreffende Richtlijn 2011/83/EU*, Brussel juni 2014, p. 36).

46. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: A European agenda for the collaborative economy*, COM(2016)356 final, 6. Zie ook *European Commission Staff Working Document: Guidance on the Implementation/Application of Directive 2005/29/EC on Unfair Commercial Practices*, SWD(2016)163 final.

47. Zie bijvoorbeeld hoofdstuk 5 van Ubers algemene voorwaarden (www.uber.com/legal/terms/nl/, laatstelijk bezocht op 26 juni 2017), waarin nadrukkelijk (in hoofdletters) wordt gesteld: 'De diensten van Uber kunnen worden gebruikt door u om vervoer, goederen of logistieke diensten met externe leveranciers aan te vragen en te plannen, maar u gaat ermee akkoord dat Uber ten aanzien van u geen verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid draagt voor elk vervoer, goederen of logistieke diensten die aan u geleverd worden door externe leveranciers tenzij dit uitdrukkelijk uiteengezet wordt in deze voorwaarden.'